Fahrbericht Seat Altea Freetrack: Reif fürs Abenteuer des Alltag

Von Peter Schwerdtmann

Zwei gute alte Bekannte suchen gemeinsam ihr Glück auch abseits befestigter Straßen: der kompakte Seat-Van Altea und der bewährte Zwei-Liter-Diesel mit 103 kW / 140 PS aus dem Volkswagen-Regal. Zusammen mit dem ebenfalls bekannten Allradantrieb ergeben sie ein attraktives Paket: den Seat Altea Freetrack, geeignet als Familienauto für schwierige Straßenverhältnisse und auch abseits der Straßen, allerdings nicht für die Klettertour in schwerem Gelände.

Spezielle, sehr großflächige Stoßfänger aus Kunststoff sorgen beim Seat Altea Freetrack vorn und hinten nicht nur für den Hauch Gelände-Optik. Sie kümmern sich auch dafür, dass sich bei Rempeleien das Gelände nicht zu sehr in die Karosserie einprägt. Im Übrigen markieren die grüne Wärmeschutzverglasung und der Schriftzug „Freetrack“ für die Unterscheidung von den normalen Frontantrieb-Alteas. Dabei kann man – nach dem Muster der Cross-Modelle aus dem Mutterhaus – auch den Altea Freetrack nur mit Frontantrieb bestellen, allerdings nur mit dem kleinere 1.6 TDI-Motor mit 77 kW / 105 PS und nur mit dem Sechs-Gang-Handschalter. Gegenüber dem Basispreis von 28 590 Euro für unser 140 PS starkes Exemplar werden dann nur 25 490 Euro fällig.

Bei der Innenausstattung nehmen sich alle Varianten nichts. Sie sind schon in der Basisversion erstaunlich komplett ausgerüstet zum Beispiel mit gut geformten und wirksamen Sportsitzen vorn, einer Rücksitzbank, die 1/3 zu 2/3 umgeklappt werden kann, einen variablen und herausnehmbaren Ladeboden, mit Klimatronic und mit einer Geschwindigkeits-Regelanlage. Isofix-Kindersitz-Befestigungen und ein komplettes Airbag-Programm sowie ESP und Berganfahrhilfe zählen für ein Familienauto heute schon zur Pflicht.

Zur Pflicht zählen bei einem Familienauto auch gute Rücksitze. Beim Freetrack sind sie als Einzelsitze immerhin mit kleineren Seitenwülsten als bei den Vordersitzen

ausgebildet. Der fünfte Platz in der Mitte wird damit zum Notsitz. Jedem Passagier stehen – wie es sich bei einem Van gehört – nicht nur viel Raum und hinten sogar Knieraum zur Verfügung. Der Altea lässt keine Ecke ungenutzt; Ablagen gibt es reichlich.

Als Van im sogenannten One-Box-Design zählt auch der Altea zu dem Autos mit früh angebrachter und flach ansteigender Windschutzscheibe, unter der dann eine große Fläche gestaltet werden will. Beim Altea geschieht das mit abgerundeten Flächen eines geprägten Materials, alles in sanften Kurven die markante Mittelkonsole und die Anzeigen im Blickfeld des Fahrers überspannend. Das Drei-Speichen-Lenkrad mit Funktions-Schaltern trägt eine untere Speiche in mattem Chrom, die Steuereinheit für Klima und Infotainment werden von mattem, metallfarbenenm Kunststoff umrahmt.

Der kleine Bildschirm für Infotainment sitzt tief am unteren Ende der Mittelkonsole. Das ist ein Hinweis darauf, dass der Altea schon ein paar Jahre auf dem runden Buckel hat. Der Eindruck wird noch verstärkt durch die Hartplastik-Landschaft des Armaturenbretts und auch durch die Geräuschentwicklung beim Fahren. In anderen Modellen fallen die Windgeräusche niedriger aus und der Motor knurrt leiser. Der Generationenunterschied wird deutlich, wenn man sich zum Vergleich einmal in einen Seat Leon neuester Bauart setzt. Die aktuellen Seat-Modell auf der Basis des Golf VII wirken reifer und verzichten darauf, das andere Qualitätsniveau der VW-Modelle dem Seat-Besitzer mit der Materialwahl für den Innenraum jeden Tag vor Augen zu halten.

Das alles muss niemanden aufregen. Der Altea ist auch als Freetrack ein reifes Fahrzeug, das seinen Fahrer nicht enttäuschen wird. Der Motor beschleunigt ihn immerhin in nur wenig mehr als zehn Sekunden von null auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit von gut 190 km/h lässt ihn als kommoden Reisewagen erscheinen, der sich um 160 km/h so richtig wohlfühlt. Der Verbrauch liegt dann um die zwei Liter über dem angegebenen Normverbrauch (nach EU) von 5,9 Litern auf 100 km. Die Lenkung zeigt auf der Autobahn guten Geradeauslauf, macht den Freetrack mit Allrad aber nicht gerade zum Meister enger Kurven, wenn auch der recht kleine Wendekreis ihn wiederum fürs Stadtrevier qualifiziert.

Der Seat Altea Freetrack eignet sich also für Familien mit Hang zum Picknick, langen Reisen oder einer Sportart mit raumgreifendem Gerät. Er reizt nicht mit Schönheit und auch nicht mit Emotion, sondern lässt seinen Besitzer aussehen wie einen rationalen Menschen mit Hang zu den Abenteuern des Alltags. (ampnet/Sm)

Daten Seat Altea Freetrack 2.0 TDI CR

Länge x Breite x Höhe (m): 4,28 x 1,79 x 1,62
Motor: R4-Diesel, 1991 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 103 kW / 140 PS bei 4200 U/min
Max. Drehmoment: 320 Nm bei 1750 - 2500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 193 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,2 Sek.
Verbrauch (nach EU-Norm): 5,9 Liter
CO2-Emissionen: 155 g/km (Euro 5)
Leergewicht / Zuladung: 1615 kg / max. 544 kg
Kofferraumvolumen: 452 Liter, erweiterbar bis 1521 Liter
Max. Anhängelast bei12 % Steigung: 1650 kg
Wendekreis: 10,9 m
Reifen: 225/50 R 17
Basispreis: 28 590 Euro

Bilder zum Artikel

Seat Altea Freetrack.

Seat Altea Freetrack.

Seat Altea Freetrack.

Seat Altea Freetrack.

Seat Altea Freetrack.

Seat Altea Freetrack.

Seat Altea Freetrack.

Seat Altea Freetrack.

Seat Altea Copa.

Seat Altea Copa.